



# **Infrastrukturstrategi för Gislaveds kommun 2010-2020, revidering 2014 med handlingsplan 2014-2017**

Gemensamt styrdokument för Gislaveds kommun och Gislaveds  
Näringsliv AB

Antagen av Kommunfullmäktige samt Gislavedsregionens Näringslivsråd  
den 23 juni 2014 respektive den 23 april 2014



## Varför en infrastrukturstrategi?

Att skapa en bra infrastruktur handlar om att skapa tillgänglighet. Det ska vara enkelt för människor att resa inom, till, från och genom kommunen. En kommun som kan erbjuda bra tillgänglighet blir också attraktiv för människor, företag och besökare.

Gislaveds kommun och Gislaveds Näringsliv AB ser en styrka i att framföra en gemensam syn på vilka möjligheter och problem som kommunen står inför på infrastrukturuområdet. Infrastrukturstrategin är ett sätt att tydliggöra de mål som kommunen och näringslivet tillsammans ska sträva efter att nå.

### **Arbetsgruppen har bestått av:**

Niclas Palmgren (M), ordf. kommunstyrelsen, Gislaveds kommun (sammanställande)

Carina Johansson (C), 1:e vice ordf. kommunstyrelsen, Gislaveds kommun

Marie Johansson (S), 2:e vice ordf. kommunstyrelsen, Gislaveds kommun

Jan-Erik Axelsson, Smålandsstenar/Skeppshults industriförening

Kjell Eberstål, Hestra näringslivsförening

Alf Johansson, Gislaveds näringslivsförening

Per Liljeqvist, Anderstorp Näringsliv

Henrik Hellström (sekr.), vik. utredare, Gislaveds kommun

# INNEHÅLL

---

<b>INLEDNING</b> .....	<b>4</b>
<i>Mål med arbetet</i> .....	4
<i>Innehåll i den gemensamma infrastrukturstrategin</i> .....	4
<i>Avgränsningar</i> .....	4
<i>Hur arbetet har genomförts</i> .....	5
<b>STYRKOR, SVAGHETER, MÖJLIGHETER OCH HOT</b> .....	<b>7</b>
<i>Kort sikt (cirka fem år)</i> .....	7
<i>Lång sikt (ca tio år)</i> .....	8
<b>BRISTER I INFRASTRUKTUREN</b> .....	<b>9</b>
<i>Brister som faller under den nationella planen</i> .....	9
<i>Brister som faller under den regionala planen</i> .....	10
<i>Källor</i> .....	12
<b>MÅL OCH MEDEL</b> .....	<b>13</b>
<i>Utgångspunkt</i> .....	13
<i>Sex mål för en attraktiv kommun 2020</i> .....	14
<i>Åtta medel för att nå målen</i> .....	14
<b>HANDLINGSPLAN 2014-2017</b> .....	<b>17</b>
<b>FORTSATT ARBETE</b> .....	<b>21</b>

# INLEDNING

---

Gislaveds kommun har tillsammans med Gislaveds Näringsliv AB reviderat den antagna infrastrukturstrategin, i och med att handlingsplanen löpte ut 2013. Syftet med strategin är att förmedla en samstämmighet i Gislaveds kommuns prioriteringar av infrastrukturbehov, både i det korta och långa perspektivet. Genom att se till de förändringar och nya behov som skett i samhället har en uppdaterad strategi och handlingsplan tagits fram.

En arbetsgrupp tillsattes med fyra deltagare från kommunens näringslivsföreningar och tre deltagare utsedda av Gislaveds kommunstyrelse. Kommunens sakkunnige i infrastrukturfrågor har fungerat som sekreterare för gruppen. Mötena har letts av Niclas Palmgren, ordförande i kommunstyrelsen i Gislaveds kommun.

## Mål med arbetet

Arbetsgruppen hade som mål att revidera den gemensamma infrastrukturstrategin som även fortsättningsvis ska ligga till grund för kommunens framtida arbete i infrastrukturfrågor. I strategin ska klargöras vilka insatser som prioriteras i högsta grad och vilka som är av mindre betydelse för kommunens utveckling i stort.

## Innehåll i den gemensamma infrastrukturstrategin

I det direktiv som arbetsgruppen har arbetat efter (*Direktiv: Arbetsgrupp för infrastrukturfrågor, 2009-09-28*) anges att infrastrukturstrategin ska innehålla följande delar:

- en kortfattad beskrivning av kommunens och närregionens styrkor, svagheter, hot och möjligheter med hänsyn till infrastrukturen,
- en beskrivning av en gemensam målbild för standarden på infrastruktur i kommunen med sikte på 2020,
- en inventering över brister i infrastrukturen i kommunen och i närområdet som påverkar möjligheterna att nå denna målbild samt
- en värdering av bristerna med hänsyn till målen.

Strategin ska utpeka ett antal gemensamma framgångsfaktorer som utgångspunkt för kommunens och näringslivets vidare arbete med frågorna. Dessa framgångsfaktorer har kallats *medel*. Strategin kompletteras med en handlingsplan som löper på tre år. Den reviderade handlingsplanen avser åtgärder för åren 2014-2017. Åtgärderna har bedömts och prioriterats utifrån deras kostnad och deras effekt på målen.

## Avgränsningar

Den infrastruktur som innefattas av arbetet är nationella stamvägar, övriga statliga vägar, järnvägar samt gång- och cykelvägar utmed det statliga vägnätet. Kommunen har också tillgång till (dock blygsam) färjetrafik i sjön Bolmen. Kopplingar mot flygtrafiken som finns i andra kommuner och regioner har också diskuterats i arbetet.

I direktivet angavs att särskild hänsyn skulle tas till det ökade behovet av gods- och persontransporter, kollektivtrafikens centrala betydelse för att skapa attraktiva arbetsmarknadsregioner, gång- och cykelvägarnas betydelse för en hållbar samhällsutveckling samt turismnäringens ökande betydelse för regionen.

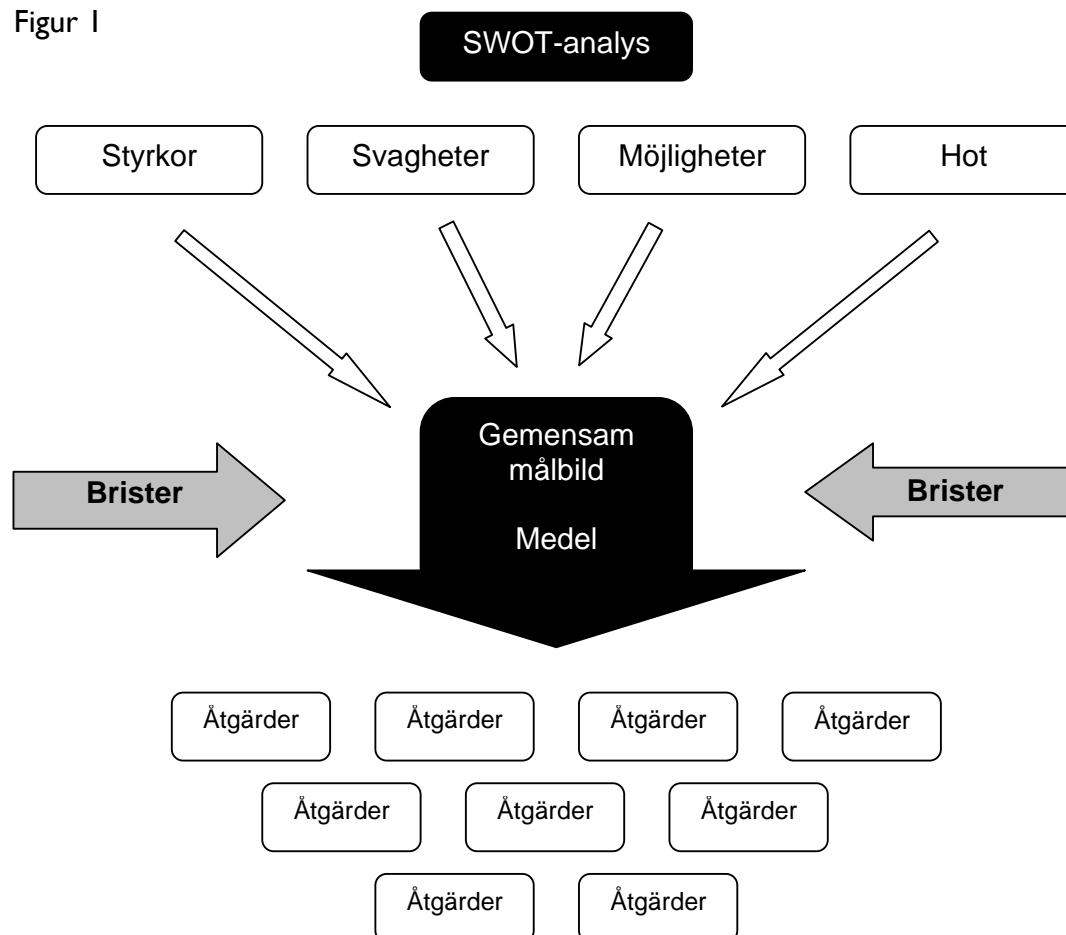
IT-infrastruktur har inte ingått som en uttalad del i strategin. Inriktningen har varit på den infrastruktur som stödjer människors *fysiska* rörlighet.

Kommunen arbetar redan kontinuerligt med infrastrukturfrågor i flera olika nätverk och samarbeten. Åtgärder som redan finns inkluderade i andra uppdrag eller måldokument har inte inkluderats i infrastrukturstrategin, även om gruppen anser dem viktiga.

## Hur arbetet har genomförts

Arbetsgruppen har samlats vid sex tillfällen för att stegvis gå igenom strategin och handlingsplanen, omvärldsbevaka aktuella områden och utgå ifrån de samhällsförändringar som skett sedan förra perioden. Arbetsprocessen följde en liknande struktur som förra perioden, se figur 1, för att nå fram till en gemensam målbild.

Figur 1



Vid det första mötet deltog regionens sakkunnige i infrastrukturfrågor och det hölls en allmän diskussion kring regionens behov och brister. Vid andra mötet presenterades en bakåtblick och nulägesbeskrivning utifrån relevanta faktorer inom infrastrukturområdet. Arbetsgruppen gjorde en översyn av SWOT-analysen och vissa förändringar både på kort och på lång sikt, men stora delar av analysen behölls oförändrad. På det tredje mötet gick gruppen igenom handlingsplanen för att se vilka prioriteringar som genomförts och vad som fortsatt är ett behov. Möte fyra hade fokus på landsbygdsvägar samt gång- och cykelvägar. Då deltog kommunens gatuingenjör och presentade vilka åtgärder som genomförts. På det femte mötet gjordes en fullständig genomgång av strategidokumentet. På sista mötet fastslogs handlingsplanen och arbetsgruppen enades kring hela dokumentet utifrån föreslagna förändringar. Arbetsgruppen beslutade därmed att skicka förslaget till kommunstyrelsen samt näringslivsrådet för beslut, efter att föreslagna förändringar är genomförda.

# STYRKOR, SVAGHETER, MÖJLIGHETER OCH HOT

Infrastrukturgruppen har uppdaterat SWOT-analysen som ligger till grund för arbetet med strategin. Analysen utgår från frågan: *Vilka styrkor, svagheter, möjligheter och hot står kommunen inför på kort sikt (ungefär fem år) och på längre sikt (ungefär tio år), utifrån ett infrastrukturperspektiv?*

SWOT-analysen togs fram vid ett gemensamt möte. Alla förslag, synpunkter och åsikter skrevs ned. Ingen värdering har gjorts kring vikten och sannolikheten för de olika möjligheterna och hoten.

## Kort sikt (cirka fem år)

Styrkor	Svagheter
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kommunen har ett bra logistikläge för underleverantörer</li> <li>➤ Kommuninvånarna har entreprenörstänk och envishet</li> <li>➤ Kommunen har ett mångsidigt näringsliv inom tillverkningsindustrin</li> <li>➤ Kommunen har etablerade turistmål</li> <li>➤ Kommunen har relativt nära till flyg- och järnvägsförbindelser som Landvetter, Jönköping Airport och Köpenhamns flygplats</li> <li>➤ Positiv inställning till företagande i kommunen</li> <li>➤ Satsningar på utbyggd kollektivtrafik med flexibla lösningar, som exempelvis närtrafik</li> <li>➤ Låga bostadspriser och bra miljö</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kommunen ligger vid sidan av de största stråken (E-vägar)</li> <li>➤ Kommunen ligger i en gränsbygd (administrativa hinder för ex kollektivtrafik)</li> <li>➤ Kommunen har inget naturligt kommuncentrum</li> <li>➤ Kommunen har få service- och tjänsteföretag</li> <li>➤ Kommunen har få företag inom livsmedelsindustri</li> <li>➤ Kommunen har ingen högskola</li> <li>➤ Invånarna i kommunen har låg utbildningsnivå</li> <li>➤ Kommunens vägar är "osynliga" i GPS-systemen</li> <li>➤ Dålig vägstandard i kommunen</li> </ul>
Möjligheter	Hot
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kommunen har en flerkärnig struktur (många orter) och det finns möjlighet att utvidga regionen</li> <li>➤ Kommunen kan utveckla skog-, jordbruksnäring och livsmedelsindustri</li> <li>➤ Unga utbildar sig – kommunen kan locka dem tillbaka</li> <li>➤ Stödja unga som väljer att bo kvar i kommunen</li> <li>➤ Ökat samarbete med högskolor</li> <li>➤ Satsningar på godstrafik på järnväg</li> <li>➤ Teknikutvecklingen kan göra det möjligt att ge anställda mer flexibla arbetsvillkor, vilket ger ökade möjligheter att hitta kompetens</li> <li>➤ Ökad pendling till/från andra kommuner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kommunen har avskräckande långa restider jämfört med andra regioner – mentalt</li> <li>➤ Höga drivmedelspriser</li> <li>➤ Om underleverantörerna flyttar ut blir det inte lika bra läge för andra branscher</li> <li>➤ Utflyttningen av unga från kommunen</li> <li>➤ Färre unga tar körkort – kommunen är bilberoende</li> <li>➤ Försämrat underhåll av vägnätet</li> <li>➤ Nedläggning av Jönköping Airport</li> <li>➤ Svårare att skaffa kapitalförsörjning för företag i kommuner utanför tillväxtområden</li> <li>➤ Företagen kan inte få den kompetens de behöver</li> <li>➤ Utflyttning av företag</li> </ul>

## Lång sikt (ca tio år)

Styrkor	Svagheter
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Kommunen har en god grundinfrastruktur: två järnvägar, en nationell stamväg (riksväg 26) och flera viktiga övriga vägar (riksväg 27, väg 604, väg 153)</li><li>➤ Kommunens entreprenörskap kan användas för att utveckla nya näringar</li><li>➤ Kommunens fysiska läge (klimathot, vattentillgång, natur)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Det är svårt att få investeringar till Nissastigen (riksväg 26) i konkurrens med andra nationella vägar</li><li>➤ Det är svårt för kommunen att planera långsiktigt på grund av att infrastrukturbesluten oftast tas på högre ort</li><li>➤ Kommunens näringsliv har få egna produkter</li><li>➤ Lobbyism blir allt viktigare men kommunen har få stora företag som kan trycka på</li></ul>
Möjligheter	Hot
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Kombiterminaler och kombitrafik kan underlätta för företagen</li><li>➤ Småskaliga flexibla transportlösningar kan underlätta för företagen</li><li>➤ Elektrifiering av banor, som Halmstad–Nässjö järnväg</li><li>➤ GPS kan användas för att styra folks resväg genom kommunen</li><li>➤ Skapa en attraktiv miljö runt de viktiga vägarna (exempelvis vägkrogar och rastplatser)</li><li>➤ Regionala samarbeten</li><li>➤ Nya drivmedel, snålare fordon</li><li>➤ Persontrafik med flyg</li><li>➤ Krav på medfinansiering av infrastruktur från kommuner, regioner och näringsliv</li><li>➤ Jönköpingsregionen blir starkare gentemot andra regioner vad gäller infrastrukturlobbying</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Nedläggning av lågtrafikerade banor (Halmstad–Nässjö järnväg)</li><li>➤ Införandet av ett enda trafikverk kan göra planeringen mindre överblickbar</li><li>➤ Höjda drivmedelspriser</li><li>➤ Utflyttning av underleverantörsindustrin</li><li>➤ Minskning av tillverkningsindustrin</li><li>➤ Försämrade underhåll av vägnätet</li><li>➤ Ekonomiska styrmedel som slår mot lastbilstrafiken och biltrafiken</li></ul>



# BRISTER I INFRASTRUKTUREN

---

Här redovisas brister i infrastrukturen i Gislaveds kommun och närområdet som i nuläget är av stor vikt för kommunen. Beskrivningen av bristerna är hämtad från den nationella och den regionala planen för transportinfrastruktur 2014-2025 samt från arbetsgruppens identifierade behov.

Grunden för beskrivningarna hämtas bland annat från Trafikverkets egna beskrivningar i underlaget till planerna, stråkstudier gjorda av kommunen i samarbete med andra kommuner samt Region Jönköpings läns bedömning i den regionala utvecklingsplanen för länet och i remissversionen av den regionala transportplanen. En förteckning av dessa källor återfinns sist i kapitlet.

## Brister som faller under den nationella planen

Åtgärder på de nationella stamvägarna och järnvägen ingår i den nationella planen för transportinfrastruktur. Denna tas fram av Trafikverket i samråd med regionerna och länen och fastställs av riksdagen.

### Riksväg 26 Halmstad – Jönköping: Skapa ett fungerande stråk

- *Förbifart Smålandsstenar/Skeppshult*
- *Mittseparering och omkörningsfält Gislaved – Smålandsstenar*
- *Mittseparering och omkörningsfält Gislaved – rv 40*

Riksväg 26 med koppling mot E6 och järnvägen Halmstad – Nässjö/Jönköping är av betydelse för trafik till västkustens hamnar men även för den internationella godstrafiken och turismen. Mellan orterna längs stråket är arbetspendlingen stor men det är idag en varierande standard på stråket. Trafikmängden är störst omkring Gislaved och mellan Smålandsstenar och Gislaved. De viktigaste åtgärderna är förbifart Smålandsstenar/Skeppshult samt en breddning av sträckan mellan Gislaved och Smålandsstenar genom mittseparering och 2+1-väg. Med en förbifart Smålandsstenar/Skeppshult skulle även kopplingen mellan väg 26 och väg 153 mot Varberg kunna lösas.

I dagsläget passerar riksväg 26 rakt igenom Smålandsstenars samhälle. Under stora delar av passagen är den nuvarande hastigheten 30 km/h. Trafiksituationen för de boende är svår och vägen skapar en barriär som delar samhället i två. Även miljön för de boende påverkas av den tunga trafiken. Förbifarten skulle både öka trafiksäkerheten och attraktiviteten för orten.

### Halmstad – Nässjö järnväg: Upprustning och kapacitetsförbättringar

- *Hastighetshöjning Värnamo – Vaggeryd*
- *Fjärrblockering och mötesstationer Jönköping/Nässjö – Värnamo*
- *Elektrifiering Halmstad – Nässjö/Jönköping*

Halmstad – Nässjö järnväg har länge haft en låg standard som skapar långa restider. En förbättring av järnvägsstråket Nässjö/Jönköping – Värnamo – Halmstad med ökad kapacitet, kortare restider och på sikt elektrifiering av hela sträckan har stor framtida betydelse. Det kan ge möjligheter till avlastning och alternativ transportväg för gods i det nationella

järnvägssystemet och möjligheter till hantering av företagens godsströmmar. Förbättringarna kan även ge goda möjligheter för ökad dagspendling över regionsgränserna och bidra till en differentierad arbetsmarknad. I ett längre tidsperspektiv blir fördelarna särskilt tydliga med föreslagna höghastighetsbanor som hanterar fjärrsande och övrigt nät som hanterar godstransporter och regional persontrafik.

### **Kust till kustbanan – Öka kapaciteten**

Kust till kustbanan, som omfattar sträckan Göteborg – Kalmar/Karlskrona, är viktig för den öst–västliga person- och godstrafiken. Järnvägen utgör också matarbanor till Södra stambanan i Alvesta. Vid en framtida utbyggnad av höghastighetsbanor kan banan komma att ansluta både mot Götalandsbanan och mot Europabanan. Det är av allra största vikt att dessa anslutningar fungerar. Ett ökat antal avgångar kan stärka kommunens attraktivitet genom förbättrade möjligheter för studie- och arbetspendling samt tillgänglighet till regionens turistdestinationer.

### **Brister som faller under den regionala planen**

Åtgärder på de statliga vägar som inte är nationella stamvägar ingår i den regionala transportplanen. Denna tas fram av regioner och län i samråd med kommunerna och Trafikverket och fastställs av riksdagen.

### **Riksväg 27 – Skapa ett fungerande stråk**

- *Uppgradering av stråket med mittseparering och omkörningsfält*
- *Förbifart Bor*
- *Viltstängsel Gislaved - Tranemo och korsningen väg 599 (Reftelevägen) - öster om Forsheda*

Riksväg 27, som sträcker sig mellan hamnstäderna Karlskrona och Göteborg, är ett viktigt transportstråk som knyter samman de sydöstra och västra delarna av Sverige. Trafikmängden på vägen har ökat de senaste åren som en följd av ökande pendling och ökande godstransporter. Standarden på stråket är varierande och skiljer sig mellan regionerna. Arbetspendlingen är omfattande mellan Gislaved och Värnamo samt betydande till andra omgivande kommuner som Tranemo och Borås. Av inte minst trafiksäkerhetsskäl är det därför viktigt att hela stråket uppgraderas till en standard med mittseparering, omkörningsfält samt viltstängsel.

### **Nytt stråk: Tranås–Nässjö–Skillingaryd– Smålandsstenar–Varberg**

Gislaveds kommun har tidigare påtalat vikten av ett nytt stråk från Skillingaryd till Varberg via Anderstorp, Gislaved och Smålandsstenar. I samband med remissen av den regionala transportplanen 2014-2025 lyfte flera av länets kommuner fram behovet av att långsiktigt arbeta för att stärka det nordost-sydvästliga stråket (Mjölby)–Tranås–Sunneränga–Nässjö–Vaggeryd–Skillingaryd–Hillerstorp–Smålandsstenar-Varberg, ibland kallat diagonalen. Diagonalen har därmed nämnts i den regionala transportplanen som ett framtida funktionellt stråk. Genom att tydliggöra kopplingarna både från E4:an norrifrån och från Tranås skapas ett viktigt stråk via Skillingaryd mot Varberg. Gislaveds kommun vill i de framtida diskussionerna skapa ett så brett och funktionellt stråk som möjligt. Där Anderstorp, Gislaved, Smålandsstenar samt Gnosjö ligger som viktiga delmål utmed stråket och är naturliga delar av diagonalen för den regionala utvecklingen. Inom stråket ska flera vägval vara möjliga och ses som naturliga utifrån bilisternas önskemål. En del i det nya stråket kan vara en möjlig förlängning av väg 604 från Anderstorp till riksväg 26 söder om Gislaved.

## Upprustning och utbyggnad av mindre vägar, inklusive GC-vägar

### Mindre vägar:

Gislaveds kommun har ett antal mindre vägar där det finns brister i trafiksäkerhet, bärighet eller framkomlighet som listas nedan.

- Väg 572 Burseryd – Broaryd: Behov av förbättringsåtgärder
- Väg 153 Infart till Broaryds tätort: Högt prioriterat för bl.a. lokalisering av företag
- Väg 548 Ås – Kållerstad: Behov av förbättringsåtgärder
- Väg 578 mot Ekefors: Behov av förbättringsåtgärder
- Väg 651 Stengårdshult – Bondstorp: Behov av förbättringsåtgärder
- Väg 151 Ådalen: Ny infart till Ådalens industriområde

### Gång- och cykelvägar:

Gislaveds kommun har antagit en strategi för gång- och cykelvägar. Till strategin finns ett beslutat handlingsprogram vilken i första hand är utgångspunkt för kommunens prioriterade gång- och cykelvägar.

- Väg 515 i Ås: Ny gång- och cykelväg
- Väg 153 Smålandsstenars centrum – Fällinge: Ny gång- och cykelväg
- Väg 598 Reftele tätort till Reftele kyrka: Ny gång- och cykelväg
- Väg 26 Smålandsstenar – Villstads friidrottsplats: Ny gång- och cykelväg
- Väg 26 Isabergs stugby – Isabergs golfbana: Ny gång- och cykelväg
- Väg 151 Isabergs stugby – Hestraviken (Gnosjö): Ny gång- och cykelväg
- Väg 588 Hestra skola – Hestra idrottsplats: Förbättring av gång- och cykelväg
- Väg 525/575 i Broaryd: Ny gång- och cykelväg
- Väg 580 från väg 572 till Solbacken: Ny gång- och cykelväg
- Väg 591 i Öreryd: Ny gång- och cykelväg

## **Källor**

*Delrapport - stråkanalys för GGVV-området, 2007.*

*För fortsatt tillväxt– Bredda Nissastigen. Utredning Gislaveds och Hylte kommun, 2008.*

*Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014-2025. Med bilagor. 2014-02-17*  
<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/Nationell-plan-for-transportsystemet-2014--2025/Forslag-till-Nationell-plan/>

*Halmstad-Nässjö. En kvalitativ stråkstudie. ÅF infraplan, 2008.*

*Regional systemanalys för GGVV-området. VV Konsult, 2008.*

*Regional transportplan för Jönköpings län 2014–2025. Region Jönköpings län, 2013.*

*Regionaltåg Borås – Värnamo. SWECO VBB, 2007.*

*Underlagsmaterial. Prioritering av åtgärder inför den nationella och regionala åtgärdsplanen för transportinfrastruktur 2014-2025. Kommunstyrelsekontoret, Gislaveds kommun, 2013-08-27.*

*Underlagsmaterial för infrastrukturplanering. Jönköpings län. Region Jönköpings län 2013-12-10.*

# MÅL OCH MEDEL

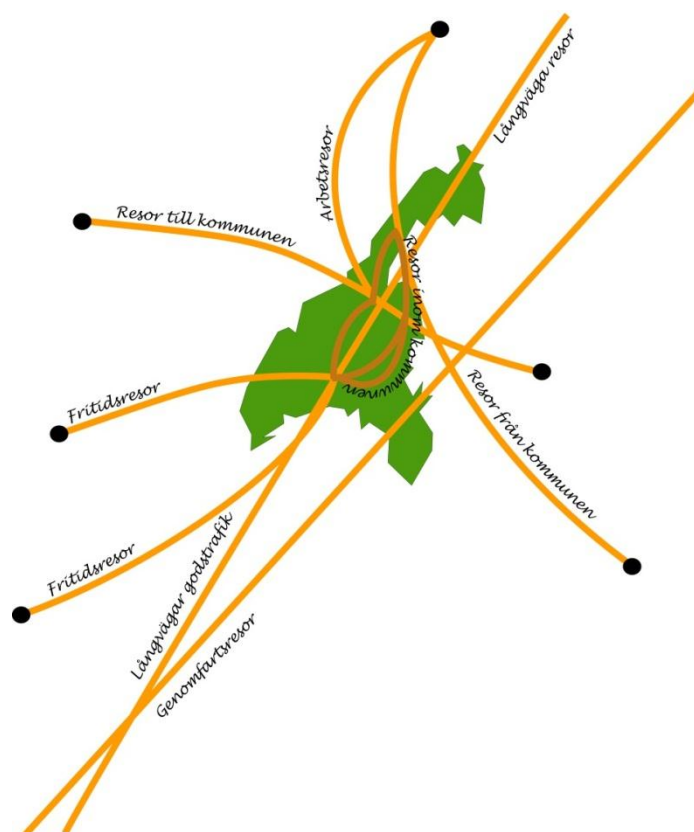
Med utgångspunkt i SWOT-analysen har gruppen tagit fram mål för arbetet med att utveckla kommunens infrastruktur mot 2020. Hänsyn har tagits till de befintliga mål för infrastruktur och kommunikationer som finns hos regionen (i det regionala utvecklingsprogrammet) och kommunen (övergripande mål för kommunen).

Målen i infrastrukturstrategin bör också överensstämma och kunna samverka med andra styrdokument tagna i kommunfullmäktige, som kommunens översiktsplan, klimat- och energistrategierna, kollektivtrafikstrategin och strategin för gång- och cykelvägar.

## Utgångspunkt

Gislaveds kommun ska ha en välfungerande infrastruktur som gör kommunen attraktiv att bo, arbeta, leva och verka i. En väl utbyggd infrastruktur ska vara ett medel för att skapa en attraktiv kommun och inte ett mål i sig. Den ska också vara en förutsättning för ett hållbart samhälle. Kommunens infrastrukturplanering ska ha utgångspunkt i Trafikverkets fyrstegsprincip, där vi i första hand ska förändra beteenden och effektivisera användningen av befintlig infrastruktur. Behovet av mindre och större ombyggnadsåtgärder ska ske först om behovet inte kan tillgodoses i och med de andra åtgärderna.

Infrastrukturstrategin måste förhålla sig till många typer av resor: långväga och kortväga; inom, genom, från och till kommunen; godstransporter, arbetsresor, fritidsresor och skolresor; resor med egen bil eller kollektivtrafik; och resor på väg och järnväg. Bilden nedan kan illustrera komplexiteten:



Syftet med infrastrukturutveckling är att skapa god tillgänglighet för medborgarna – till arbete, fritid och service. Tillgänglighet kan skapas på många olika sätt. Att bygga ut, effektivisera och ändra utnyttjandet av infrastrukturen är ett av dessa sätt. Genom god samhällsplanering samverkar infrastrukturplaneringen med kommunens andra utvecklingsinsatser.

## **Sex mål för en attraktiv kommun 2020**

Gislaveds kommun ska ha en infrastruktur som:

- 1) Bidrar till att skapa fler arbetstillfällen och stödjer ett utvecklat entreprenörskap
- 2) Bidrar till att öka andelen högutbildade invånare
- 3) Marknadsför kommunens starka sidor, idag och i framtiden
- 4) Gör det möjligt att resa både kollektivt och individuellt och gör det lätt att samordna transportslagen
- 5) Fungerar för de små sammanhangen – de vardagliga och kortare resorna och godstransporterna
- 6) Fungerar för de stora sammanhangen – de långväga resorna och godstransporterna till, från och igenom kommunen

## **Åtta medel för att nå målen**

Målen för 2020 är ambitiöst satta och för att kunna uppnå dem behövs en avsevärd kraftsamling. Följande grundläggande förutsättningar, prioriteringar och händelser anser arbetsgruppen krävs för att kunna närma sig målen.

### **Lösningar som fungerar både för egen bil, cykel och kollektivt resande**

Kommunen bör satsa på lösningar som gör det möjligt för invånarna att kombinera egen bil, cykel och olika former av kollektivt resande. Många personer i Gislaveds kommun är bilberoende, exempelvis för att de bor på landsbygden. Bilen, cykeln och kollektivtrafiken ska inte ses som konkurrenter utan som kompletterande system, där kollektivtrafiken blir självklar i starka stråk. Kommunen behöver även stödja alternativa drivmedel både för bil- och lastbilstrafiken.

### **Infrastruktur som tydliggör och marknadsför platsen**

Infrastrukturen kan användas för att tydliggöra och försköna rummet. Genom visuella landmärken och utpekade stråk kan den som åker på vägen få en bild av på vilken plats och i vilken kommun eller region som han eller hon befinner sig. Markområdena utmed huvudvägarna kan också användas för etableringar som resande kan lockas att stanna vid. Områden som kan nås med kollektivtrafik bör föredras framför dem som bara kan nås med bil.

Vägar ska ledas runt och bort från platser som har att vinna på att vägen flyttas ut, genom att miljön blir säkrare, vackrare och mer tillgänglig. Men på platser där biltrafiken är nödvändig är det bättre att satsa på lösningar där olika trafikslag och gående kan samsas. Gislaveds kommun är relativt glesbefolkad och bör därför fundera över vilka lösningar som bäst bidrar till utvecklingen och gör kommunen attraktivare.

## **Lösningar som inte tar hänsyn till kommun- och länsgränser**

Ibland kan ett infrastrukturproblem för människorna som bor och verkar i Gislaveds kommun ha en lösning som ligger i någon annan kommun eller region. Det är viktigt att kommunen vågar arbeta för och stödja sådana investeringar, även om de inte kommer kommunen till del på ett direkt sätt. I detta sammanhang är det också viktigt att satsa på olika former av samarbete och lobbyarbete tillsammans med andra.

## **Planering riktad mot platser där människor rör sig och samlas naturligt**

All planering ska vara inriktad på att få samhället att fungera bättre och vara så attraktivt som möjligt för invånarna. Ibland kan syftet med planering vara att styra utvecklingen av samhället åt ett visst håll. Det går också att tänka på det omvända viset, att försöka hitta de stråk och de plaster där människor rör sig och samlas naturligt och planera utifrån detta. På så sätt kan man hitta nya uppslag för exempelvis hur kollektivtrafiknätet ska utformas i framtiden eller vilka stråk som ska synliggöras. Att se till att service finns på platser som passar människorna som bor på orten kan bidra till ett mer hållbart samhälle och ge människorna valmöjligheten att använda andra färdmedel än bilen.

## **Utvecklad gods- och persontrafik på järnväg**

En anledning till att utveckla nyttjandet av järnvägen är självklart minskade utsläpp av växthusgaser. En annan anledning är att bra anslutningsbanor till de starka tågtrafikstråken (som södra stambanan eller en eventuell kommande höghastighetsbana) kan göra det mer attraktivt för människor att bosätta sig, arbeta eller driva ett företag i kommunen.

För företagen är det viktigt att det går att rekrytera kvalificerad arbetskraft som kan pendla in och ut ur kommunen och att kunna ta sig till möten i storstadsregionerna. Det är också mycket viktigt att hitta lösningar för att föra över mer gods på järnväg. Dessa lösningar kan innefatta omlastningsterminaler i kommunen eller i anslutning till kommunen. Då krävs det samtidigt att anslutningsvägarna till terminalen fungerar för godstrafiken. Tåg och väg ska alltså inte ses som konkurrerande alternativ, utan som kompletterande trafikslag.

## **Bra förbindelser till eventuellt kommande höghastighetsbanor för tåg**

I direktiv för åtgärdsplaneringen anger regeringen att en ny stambana för snabbtåg på delen Järna–Linköping och Göteborg–Borås är högt prioriterade. De första delsträckorna på den så kallade Götalandsbanan bör enligt regeringen påbörjas under planperioden 2014–2025. Trafikverket har även ett ministeruppdrag att utreda resterande sträcka Borås–Jönköping–Linköping. För den så kallade Europakorridoren, sträckan Stockholm – Malmö via Jönköping, finns det idag inget uppdrag från regeringen men en första utredning är genomförd. Sträckningen via Värnamo ser ut som det lämpligaste alternativet men inget beslut finns taget. Oavsett var sträckningen kommer gå i framtiden är det viktigt att Gislaveds kommun säkerställer att kommuninvånarna får bra anslutningar. Gruppen har valt att inte gå in djupare på åtgärder i nuläget i den här frågan även om man anser den vara av strategisk betydelse.

## **Fungerande genomfartstrafik söder om Gislaveds tätort**

Förbifart Gislaved på riksväg 27 har invigts och kommunen har redan observerat en minskning i trafikmängden genom Gislaved. Det är dock för tidigt i nuläget att fastslå förändringarna då det tar en viss tid för trafikflöden att sätta sig. Förbifarten kommer att fungera bra för resande som rör sig runt den västliga, norra och nordöstra delen av tätorten. För resande som kommer från Gnosjö och ska vidare mot den södra delen av kommunen, eller vice versa, kan det dock kännas som något av en omväg via förbifarten. Det finns också

ett lokalt behov av att lösa godstransporter som ska in eller ut från den sydöstra delen av tätorten. Därför måste kommunen försöka hitta en bra led för genomfartstrafiken som kopplar samman den sydöstra delen av tätorten med riksvägarna 26 och 27 och väg 604.

### **Lösning av kapacitetsproblemen på riksväg 26**

En grundförutsättning för att resorna inom och genom kommunen ska fungera är att områdets största kapacitetsproblem, genomfarten Smålandsstenar/Skeppshult, får en lösning. I den fördjupade översiktsplanen över Smålandsstenar/Skeppshult finns beskrivet att kommunen förordar en östlig dragning av förbifarten utanför Fällinge – Hulegård – Bränne. Även en ombyggnation av riksväg 26 sträckan Gislaved – Smålandsstenar till mittseparerad väg är nödvändig av både kapacitetsskäl, säkerhetsskäl och attraktivitetsskäl.



# HANDLINGSPLAN 2014-2017

---

Infrastrukturstrategin har kompletterats med en handlingsplan. Åtgärderna i handlingsplanen utgår från de mål som är satta för 2010-2020 men den reviderade versionen gäller för perioden 2014-2017. Tanken är att åtgärderna bör rymmas inom tidsramen för mål och budgetarbetet (ca 3 år). Åtgärderna i handlingsplanen ska omprövas varje år i samband med mål- och budgetprocessen.

Arbetsgruppen har enats om åtta åtgärder. Utgångspunkten för arbetsgruppens diskussioner var att det är viktigt att inte ha alltför många eller övermäktiga åtgärder i planen. Handlingsplanen ska helt enkelt vara genomförbar.

Åtgärderna presenteras med följande uppgifter:

## **Beskrivning av åtgärden:**

- Vad?** Vad innebär åtgärden? I vilket syfte sker den?  
**Vem?** Vem har ansvaret för att åtgärdens utförs? Vilka samarbetspartners krävs?  
**När?** När kan åtgärden sättas igång? Hur lång tid tar det att utföra den?

## **Bedömning av åtgärden:**

- Effekt:** I vilken grad bidrar åtgärden till att närma sig målen? Redovisas på en skala 1-6 där 1 är låg effekt och 6 är hög effekt.  
**Kostnad:** Hur stora kostnader finns förknippade med åtgärden? Redovisas på en skala från 1-6 där 1 innebär relativt låga kostnader och 6 relativt höga kostnader.  
**Prioritet:** Hur hög prioritet har åtgärden? I prioriteten vägs effekten, tidsaspekten och kostnaden in. Åtgärderna bedöms ha antingen hög, medel eller låg prioritet.

Uppskattningen av effekten bygger på i vilken grad gruppen upplever att åtgärden kan föra kommunen närmare målen. Här finns självklart stora osäkerheter. Kostnadsuppskattningen är mycket översiktlig och är i första hand till för att visa på att det kan vara stora skillnader på hur kostsamma olika åtgärder är. Vissa åtgärder skulle kunna rymmas inom den ordinarie ramen för arbetet med infrastrukturfrågor, medan andra kan kosta flera miljoner att genomföra.

I bedömningen av prioritet har gruppen valt att bland de åtta åtgärderna, utan inbördes ordning, peka ut tre som anses ha hög prioritet, tre med medelhög prioritet och två med låg prioritet. Tanken med att rangordna åtgärderna är att det kan fungera som vägledning i på vilket sätt olika åtgärder ska prioriteras i mål- och budgetarbetet.

### Riksväg 26 - Förbifart Smålandsstenar/Skeppshult

Aktivt verka för att en åtgärdsvalsstudie genomförs på stråket och att det tas med som namngiven åtgärd i den kommande nationella transportplanen. Inför den framtida arbetsplanen ska kommunen vidhålla en östlig dragning av förbifarten.

**Vem?** Gislaveds kommun och Gislaved Näringsliv i samarbete med Trafikverket.

**När?** 2014-2017.



Effekt: 6



Kostnad: 6



Prioritet: Hög

### Riksväg 26 - Mittseparering (2+1-väg) Gislaved-Smålandsstenar

Aktivt verka för att en åtgärdsvalsstudie genomförs på stråket och att det tas med som namngiven åtgärd i den kommande nationella transportplanen.

**Vem?** Gislaveds kommun och Gislaved Näringsliv i samarbete med Trafikverket.

**När?** 2014-2017.



Effekt: 6



Kostnad: 5



Prioritet: Hög

### Ta fram åtgärds paket för att stödja tågresandet i kommunen

Ta fram ett förslag till åtgärds paket för att stödja tågresandet på Kust till kustbanan via Hestra och Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ) via Smålandsstenar och Reftele. Detta kan innefatta exempelvis anslutningstrafik till tågen, bättre väntemöjligheter och säkrare pendlingsparkeringar.

**Vem?** Gislaveds kommun.

**När?** 2014-2016.



Effekt: 3



Kostnad: 1



Prioritet: Hög

## Ta fram prioriterade lokala gods- och persontrafikstråk samt knutpunkter mellan olika transportmedel

Utred och besluta om en plan för vilka gods- och persontrafikstråk samt knutpunkter i kommunen som ska prioriteras. Planen ska användas för att kommunicera med Region Jönköpings län, andra kommuner och Trafikverket och bör ha en tydlig prioriteringsordning. Syftet är att ge klara signaler om kommunens vilja kring transporter och kollektivtrafik. Projektet kan ses som en fördjupning av stråkstudien för GGVV.

**Vem?** Gislaveds kommun och Gislaved Näringsliv i samråd med näringslivet, Trafikverket och grannkommuner.

**När?** 2015-2016.



Effekt: 4



Kostnad: I



Prioritet: Medel

## Förbättra landsbygdsvägarna

Förbättra småvägar på landsbygden genom att belägga, bredda och förbättra bärigheten. Även information till vägföreningar om hur förbättringar har genomförts och planeras.

**Vem?** Gislaveds kommun i samarbete med Trafikverket, vägföreningar och grannkommuner.

**När?** 2014-2017. Kontinuerligt arbete genom ett nytt arbetssätt.



Effekt: 4



Kostnad: I



Prioritet: Medel

## Nytt stråk Tranås - Skillingaryd – Smålandsstenar - Varberg

Marknadsföra stråket Tranås – Skillingaryd – Smålandsstenar - Varberg (vägarna 152, 151, 27, 604, 26 och 153) som ett stråk under ett namn. Därtill tydliggöra kopplingarna både från E4:an norrifrån och från Tranås vilket skapar en viktig förbindelse via Skillingaryd mot Varberg.

**Vem?** Gislaveds kommun i samarbete med övriga kommuner utmed stråket.

**När?** 2014-2017. Långsiktigt arbete.



Effekt: 4



Kostnad: I



Prioritet: Medel

## Utför åtgärds paket för att stödja tågresa ndet i kommunen

Avsätt peng ar och utför förslag i åtgärds paketet för att stödja tågresa ndet

**Vem?** Gislaveds kommun.

**När?** 2014-2016.



Effekt: 4



Kostnad: I



Prioritet: Låg

## Omlastningsterminal för gods

Verka för omlastningsmöjligheter i Smålandsstenar och samtidigt säkerställa att det i regionen finns en kombiterminal mellan tåg och lastbil som kan nyttjas av kommunens näringsliv. Om terminalen finns i annan kommun, säkerställ tillfartsvägar.

**Vem?** Gislaveds kommun och Gislaveds Näringsliv.

**När?** 2014-2017.



Effekt: 4



Kostnad: I



Prioritet: Låg

# FORTSATT ARBETE

---

Det är viktigt att infrastrukturstrategin och handlingsplanen införlivas på ett naturligt sätt i kommunens ordinarie arbete med att sätta mål och budget. Det finns en fara i att strategier som denna, som koncentreras på ett specifikt område, enbart blir en pappersprodukt.

Strategin bör revideras varje år i samband med mål- och budgetprocessen, för att på så sätt bli en levande produkt. Förslagsvis tas själva strategin upp under våren i samband med att de övergripande målen och ekonomiska ramarna för kommunen behandlas. Handlingsplanen revideras sedan på hösten i samband med nämndernas arbete. Uppdateringen av handlingsplanen bör innebära att den kontinuerligt löper över tre år, lika länge som kommunens budget (med utblick). Gislaved Näringsliv AB (GNAB) behandlar dokumentet i samband med sina strategidagar för att på så sätt kunna ge input till kommunstyrelsen om möjliga förändringar.





**Infrastrukturstrategi  
för Gislaveds kommun 2010-2020,  
revidering 2014  
med handlingsplan 2014-2017**

Dnr: 2014:76

För mer information om infrastrukturstrategin, kontakta Henrik Hellström, vik. utredare på kommunstyrelsekontoret, via e-post: [henrik.hellstrom@gislaved.se](mailto:henrik.hellstrom@gislaved.se) eller telefon: 0371-816 39.

Bilderna i dokumentet kommer från *Smålandsbilder*.